VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 186)**

z dnia 25 stycznia 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 186)

25 stycznia 2018 r.

Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradująca pod przewodnictwem posła **Andrzeja Maciejewskiego (Kukiz15)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat Systemu Rejestrów Państwowych, w szczególności wprowadzenia aplikacji Źródło oraz funkcjonowania Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEPIK 2.0).

W posiedzeniu udział wzięli: **Karol Okoński** podsekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **inspektor Przemysław Więcław** dyrektor Biura Łączności i Informatyki Komendy Głównej Policji, **młodszy inspektor Zdzisław Sudoł** dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji oraz **Bernard Bednorz** starosta powiatu bieruńsko-lędzińskiego, członek zarządu Śląskiego Związku Gmin i Powiatów.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak**, **Dariusz Myrcha** i **Jolanta Osiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Otwieram posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum. Witam przybyłych gości. Witam pana ministra Karola Okońskiego z Ministerstwa Cyfryzacji wraz z zespołem. Witam przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Z tego co było mi wstępnie wiadomo, miał do nas dołączyć także pan minister Majewski. Witam przedstawicieli Policji.

Proszę państwa, dzisiejszy porządek dzienny przewiduje rozpatrzenie informacji na temat Systemu Rejestrów Państwowych, w szczególności wprowadzenia aplikacji Źródło oraz funkcjonowania Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEPIK 2.0). Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, stwierdzę przyjęcie porządku dziennego. Sprzeciwu nie słyszę.

Proszę o zabranie głosu pana ministra Karola Okońskiego. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji Karol Okoński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mam przygotowany materiał, którym będę się posiłkował przedstawiając opis i stan wdrożenia oraz planów dotyczących Systemu Rejestrów Państwowych w obszarze aktów stanu cywilnego, Rejestru Dowodów Osobistych, PESEL, jak również Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Zacznę od części dotyczącej aplikacji ŹRÓDŁO. Dyskusję możemy przeprowadzić po tej części albo po drugiej. Decyzję pozostawię panu przewodniczącemu.

Jeśli chodzi o aplikację ŹRÓDŁO i System Rejestrów Państwowych, to zacząłbym od stanu sprzed wdrożenia Systemu Rejestrów Państwowych. Do 1 marca 2015 r. sytuacja była taka, że system ewidencji ludności był trójstopniowy i dane o aktach stanu cywilnego, nadaniu lub utracie obywatelstwa, wydaniu lub unieważnieniu dowodu osobistego, były gromadzone na poziomie gminy. Dopiero z poziomu gminy informacje były przekazywane na poziom województwa, a następnie do zbioru PESEL. Jakkolwiek dane były przekazywane w formie elektronicznej, nie było centralnej ewidencji związanej z aktami stanu cywilnego. W dużej mierze rejestry były prowadzone w formie papiero-

wej w poszczególnych urzędach stanu cywilnego. Tym samym, sprawy dotyczące danej księgi mogły być załatwione tylko w tym urzędzie, a nie centralnie.

Jeżeli chodzi o Rejestr Dowodów Osobistych, także nie funkcjonowała baza danych. Była krajowa ewidencja wydanych i unieważnionych dowodów osobistych, natomiast ona też nie była aktualizowana bezpośrednio, tylko po wydaniu dowodu przez Centrum Personalizacji Dokumentów MSWiA dopiero następowała aktualizacja. Opóźnienie często powodowało, że ewidencja zawierała dane nieaktualne, albo po prostu nie zawierała niektórych danych.

Podstawowym celem wdrożenia Systemu Rejestrów Państwowych było przede wszystkim stworzenie referencyjności rejestrów, czyli takiego stanu, w którym mamy jedną, aktualną na dany moment wersję stanu ewidencji ludności. Jednocześnie, dzięki temu, że mamy wszystko w centralnym repozytorium, nastąpić miało „odmiejscowienie" załatwiania spraw, żeby można było je załatwiać w dowolnym urzędzie, niezależnie od tego, gdzie był wydany pierwszy dowód osobisty czy gdzie był zarejestrowany akt stanu cywilnego. Zmiany, które widzą państwo na slajdzie, polegały na tym, że po dowody osobiste można było udać się do dowolnej gminy i tam złożyć wniosek o wydanie. To samo dotyczy aktu stanu cywilnego. Ponadto można było złożyć wniosek o dowód osobisty w formie elektronicznej oraz również była możliwości zdalnego wglądu do swoich danych w rejestrze PESEL i RDO.

W momencie kiedy system został wdrożony, 1 marca 2015 r., dzięki powstaniu aplikacji ŹRÓDŁO, czyli warstwy graficznej systemu zainstalowanego w urzędach, który już referował do baz centralnych, wszystko, co mówiłem, stało się możliwe. Niezależnie od miejsca, gdzie składane były wnioski, czy to w postaci elektronicznej na Elektronicznej Platformie Usług Administracji Publicznej, czy w poszczególnych urzędach, zawsze trafiały do rejestrów centralnych, które w czasie rzeczywistym komunikowały się między sobą.

Niemniej trzeba przypomnieć, że uruchomienie systemu 1 marca 2015 r. wygenerowało wiele problemów i przez pewien okres funkcjonowania sytemu były duże utrudnienia w załatwianiu spraw w urzędzie. Dużą niedogodnością był fakt, że przy realizacji tego projektu założono, że nie będzie migracji akt stanu cywilnego w momencie uruchomienia systemu. Nastąpić miała tak zwana naturalna migracja, kiedy ktoś przychodziłby do urzędu załatwić sprawę, która dotyczy konkretnego aktu stanu cywilnego. Akt w tym momencie byłby przenoszony do rejestru centralnego. Od tego momentu kolejne wersje i zmiany mogłyby być nanoszone centralnie. Natomiast rejestr stanu cywilnego jest takim rejestrem, gdzie obecność obywatela jest stosunkowo rzadka, może się to zdarzyć parę razy w życiu, więc proces spowodował, że pomimo teoretycznej i technicznej możliwości odmiejscowienia, ta baza była pusta, zarówno od strony zdigitalizowania akt w formie papierowej, jak i przeniesienia ich z baz lokalnych do bazy centralnej.

W późniejszym okresie zakres projektu został uzupełniony o część związaną z migracją danych z baz lokalnych do bazy centralnej. Została podpisana nowa umowa z Centralnym Ośrodkiem Informatyki, czyli wykonawcą rejestru, żeby uzupełnić system zarówno o te braki, które wskazywali użytkownicy i samorządy, jak również o rzeczy, które zostały zdiagnozowane w toku użytkowania systemu, w szczególności dotyczące migracji akt. Żeby sprecyzować zmiany i implementować je w taki sposób, aby realizowały rzeczywiste potrzeby urzędników, umowa przewidywała powołanie tzw. grup roboczych, które skupiały i skupiają nadal przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, Ministerstwa Cyfryzacji, MSWiA oraz wykonawcy.

W grupach roboczych, które nadal regularnie się spotykają, następuje przeglądanie rzeczy, które zostaną zgłoszone jako niedogodności czy braki funkcjonalne systemu, ich wspólne doprecyzowanie i układanie, aby systematycznie uzupełniać system o pewne funkcjonalności, jak również poprawiać ergonomię pracy. Użytkownicy zwracali uwagę, że system powodował skomplikowanie lub wydłużenie niektórych czynności. W międzyczasie zostały dodane kolejne funkcjonalności, m. in. dopuszczenie możliwości podpisywania przenoszonych akt przez upoważnionych pracowników. Pierwotnie jedyną osobą upoważnioną do tego był tylko kierownik urzędu stanu cywilnego. Było to kolejne wąskie gardło utrudniające proces migracji. Teraz jest możliwość upoważnienia innych pracowników.

Wprowadzono usprawnienie procesu unieważniania dotychczasowego dowodu osobistego przy wydawaniu nowego. Wykonana została integracja z centralnym rejestrem danych o nabyciu i utracie obywatelstwa polskiego. Chodziło też o utrzymanie spójności pomiędzy tymi dwoma rejestrami. Wprowadzono także szereg innych zmian, zaprezentowanych na ekranie i przekazanych państwu w materiale. Są to zmiany wskazane jako najpilniejsze do wykonania i które już zostały naniesione i wprowadzone do systemu.

Oprócz tego w poprzednim roku wykonaliśmy dwie rzeczy. Po pierwsze została wprowadzona usługa, czy też sposób pobierania danych, z bazy dowodów osobistych na potrzeby projektu m-dokument, czyli prezentowania danych, czy to w telefonie, czy w specjalnej aplikacji, którą udostępniliśmy urzędom. Prowadzimy prace nad funkcjonalnością masowej migracji aktów stanu cywilnego, by doprowadzić do tego, żeby rejestr w pełni zapełnił się danymi, które wcześniej były przechowywane w bazach lokalnych. Masowa migracja jest wprowadzana w dwóch etapach.

Pierwszy etap dotyczy przygotowania rozwiązania, które umożliwia masowe przeniesienie aktów z baz lokalnych. Pracownik uruchamia taki proces, po przejrzeniu wybiera akty do przeniesienia i one automatycznie, w paczce, przenoszą się do rejestru centralnego. Drugi etap będzie dotyczył możliwości masowego podpisywania aktów stanu cywilnego. Na razie każdy akt musi być podpisywany osobno. Nasze plany na przełom lutego i marca, jeśli chodzi o funkcjonalności systemu, to wprowadzenie możliwości dokonania jednokrotnego podpisania paczki z aktami stanu cywilnego. Było to wskazywane jako jedno ze znaczących usprawnień w pracy urzędów stanu cywilnego, które mają przyspieszyć proces migracji.

Oprócz tego, w poprzednim roku nastąpiła integracja rejestru dowodów osobistych z rejestrem sprawców przestępstw na tle seksualnym, czyli automatyczna wymiana danych między tymi serwisami. Na przełomie roku, od 1 stycznia 2018 r., zgodnie z nową ustawą o ewidencji ludności, wprowadzono nową usługę, która umożliwia zameldowanie drogą elektroniczną. Uproszczony został również proces nadawania numeru PESEL. Dwie procedury – nadawania numeru PESEL i wydawania dowodu osobistego, dla osób które nie miały PESEL, zostały sprowadzone do jednej procedury. W obu przypadkach mówimy o usprawnieniu i przyspieszeniu obsługi obywateli w tym zakresie.

Jeśli chodzi o SRP, obejmuje on te rejestry, które państwo widzą, czyli: rejestr PESEL, Rejestr Dowodów Osobistych, Rejestr Stanu Cywilnego, System Odznaczeń Państwowych, Centralny Rejestr Sprzeciwów – dotyczy sprzeciwów dotyczących zgód na transplantację organów, i aplikacja dostępowa ŹRÓDŁO, czyli warstwa, przez którą urzędnik może odwoływać się do tych rejestrów. Stwierdziliśmy, że ta baza i rejestry, cały system jest dobrą podstawą do budowania kolejnych rejestrów, bez tworzenia osobnych systemów informatycznych, tylko wykorzystując już istniejący. Będą planowane kolejne rejestry, o czym wspomnę, ale oprócz tego na obecny i przyszły rok planowane jest dostosowanie SRP do rozporządzenia ogólnego o danych osobowych, zmiany dotyczące wprowadzenia dowodu z warstwą elektroniczną. Dowód z warstwą elektroniczną planowany jest do wydania w pierwszym kwartale 2019 r.

Wspomniałem też o dokończeniu funkcjonalności związanej z drugim etapem masowej migracji. Planujemy również kontynuację innych zmian, które są klasyfikowane we współpracy z interesariuszami jako najpilniejsze, które zdaniem urzędników mogą usprawnić ich pracę, a z naszej perspektywy podnieść poziom jakości danych, które są przechowywane w tych rejestrach.

Przedstawię państwu, co planujemy i co jest realizowane w ramach projektu finansowego z Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa. Otóż planujemy zbudować rejestr danych kontaktowych. Intencja jest taka, żeby było jedno centralne miejsce, w którym obywatel może zostawić informację o swoim telefonie kontaktowym, adresie korespondencyjnym i adresie poczty elektronicznej. Do tego rejestru mogłyby się odwoływać inne systemy informatyczne, jak również w jakiejś perspektywie systemy ze świata komercyjnego. Gdybyśmy doprowadzili do systematycznego używania tego rejestru, zmiana w tym jednym miejscu pozwoliłaby jednocześnie korzystać z tych zmienionych danych wszystkim innym systemom, które danych kontaktowych potrzebują. Zdjęłoby to z obywatela konieczność aktualizacji danych w wielu miejscach.

Drugim rejestrem planowanym w ramach tego projektu jest rejestr dokumentów paszportowych. Obecnie nie mamy centralnego rejestru. funkcjonuje ogólnokrajowa ewidencja. Intencja jest taka, żeby był jeden centralny rejestr referencyjny, na podstawie którego można budować kolejne usługi elektroniczne dotyczące paszportów i podnieść jakość danych oraz przyspieszyć proces wydawania aktualizacji danych w tym rejestrze.

Warto również wspomnieć o tzw. parentyzacji. To zapożyczenie z języka angielskiego. Tak przyjęliśmy to nazywać. Chodzi o zapisanie w rejestrze państwowym relacji pomiędzy rodzicami a dziećmi. Choć może się to wydawać dziwne, obecnie dane o takich relacjach nie są przechowywane wprost. Jeśli przechowywalibyśmy w rejestrze te informacje, to pozwoliłoby zautomatyzować pewne czynności weryfikacyjne i zbudować wokół tego kolejne usługi. Mamy np. wniosek o świadczenia w ramach programu 500+. Po zmianach wprowadzonych 1 lipca ubiegłego roku wniosek bazuje na oświadczeniu. My, jako obywatele, oświadczamy, że to są nasze dzieci. Potem wnioski są weryfikowane przez urzędy. Gdybyśmy mieli jednoznaczne informacje w tym systemie, to nie musielibyśmy obywatela pytać o dzieci. Informacje byłyby dostępne w systemie.

Pan przewodniczący się uśmiecha. To oczywiście może stanowić potencjalne zagrożenie. Trzeba znaleźć balans pomiędzy tym, co państwo o nas wie i dzięki temu może sprawnie działać, a tym, co chcielibyśmy zachować dla siebie.

Kolejna rzecz, która wyznacza perspektywę rozwoju w przyszłości, to standardy dołączania nowych rejestrów. Uważamy, że zainwestowane środki, czas temu poświęcony, baza technologiczna, która została stworzona, pozwalają wykorzystać System Rejestrów Państwowych wprost do tego, żeby w ramach tego rejestru budować kolejne. Jeden z rejestrów jest już planowany. Jest to system rejestru broni, który na podstawie porozumienia z ministrem spraw wewnętrznych i administracji planowany jest do zainstalowania i zbudowania na bazie Systemu Rejestrów Państwowych.

Planujemy również uruchomienie kolejnych e-usług, które będą skierowane do administracji, czyli umożliwią przepływ informacji pomiędzy urzędami, a także do obywateli, np. e-usługa zgłoszenia urodzenia dziecka, która będzie mogła być wykonana zdalnie, bez konieczności udawania się do rzędu.

To byłby koniec pierwszej części dotyczącej Źródła. Może na razie pauza z mojej strony.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Proponuję przejść do omówienia CEPIK 2.0. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MC Karol Okoński:

Proszę państwa program CEPIK 2.0 jest przedsięwzięciem, które rozpoczęło się 27 września 2013 r. Było kilka prób uruchomienia tego systemu. Jego celem jest wprowadzenie centralnej referencyjnej bazy, która jest aktualizowana w czasie rzeczywistym, do której możemy odwoływać się później w postaci usług online, mając gwarancję, że odwołujemy się do danych aktualnych i zgodnych ze stanem faktycznym. Obecnie dane dotyczące pojazdów i kierowców są przechowywane w bazach lokalnych, które są zsynchronizowane z bazą centralną. Mamy zatem pewne opóźnienie. Integracja z niektórymi systemami, które aktualizują ewidencję, również nie jest w czasie rzeczywistym.

Oprócz podniesienia jakości danych widzimy potrzebę implementacji systemu w celu uszczelnienia rynku motoryzacyjnego poprzez to, że podniesieniu pewnych reguł walidacyjnych oraz kontroli dostępu do bazy centralnej pozwala lepiej kontrolować, jakie pojazdy na jakich warunkach są rejestrowane w Polsce. Przedsięwzięcie jest jednym z większych projektów informatycznych realizowanych w Polsce. W samej Grupie MC skupiającej Ministerstwo Cyfryzacji, Centralny Ośrodek Informatyki w ramach zespołu wdrożeniowego w projekt było zaangażowanych ponad 150 osób. Łącznie zaangażowanych w projekt jest ok. 100 instytucji, 35 tys. użytkowników. 30 tys. roboczodni to wysiłek poświęcony na przygotowanie oprogramowania.

Pierwszy etap projektu polegał na wdrożeniu usługi – punkty karne w kwietniu zeszłego roku. Zasadniczy etap projektu polegał na wdrożeniu części pojazd w dniu 13 listopada 2017 r. Zakres wdrożenia prezentuję na slajdzie. Było to nie tylko rozwiązanie dla starostw i dla wydziałów komunikacji, ale również wewnątrz systemu konieczna była

integracja z bazą TERYT, PESEL, REGON. Trzeba było upewnić się co do referencyjności, zgodności danych, które są przechowywane w CEPIK. Konieczna była integracja w czasie rzeczywistym danych między stacjami kontroli pojazdów a bazą centralną, integracja w trakcie homologacji z Instytutem Transportu Samochodowego oraz uspójnienie i upewnienie się co do odpowiedniego zarządzania słownikami wartości używanymi w systemie przez podmioty uprawnione, które mają dostęp do systemu.

Została także uruchomiona aplikacja – naruszenia, która pozwala rejestrować utraty i zatrzymania dowodów rejestracyjnych, np. przez Komendę Główną Policji i Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Została też zbudowana nowa aplikacja dla trybu urzędowego związanego z udostępnianiem danych na wniosek, a także raporty na potrzeby Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Wykonana została migracja danych z części pojazd do CEP.

Warto podkreślić, że mówiąc CEPIK, myślimy o bazie centralnej, ale urzędnicy w starostwach nie widzą bezpośrednio centralnej bazy, tylko aplikację SI Pojazd, która jest dostarczana przez Polską Wytwórnię Papierów Wartościowych i podwykonawcę DXC. W 400 starostwach są zainstalowane aplikacje SI Pojazd, które łączą się poprzez sieć OST 112 zarządzaną przez MSWiA z centralną bazą w Warszawie utrzymywaną przez Centralny Ośrodek Informatyki. W całym tym układzie mamy kilka komponentów. Każdy z nich musi funkcjonować dobrze, żeby cały system działał sprawnie.

Kilka zdań na temat tego, jaka była sytuacja w okresie po wdrożeniu. W jaki sposób ocenić, czy system działa dobrze? Jedną z miar jest stopień jego wykorzystania i wolumen operacji przetwarzanych przez system. Inną miarą jest liczba zgłoszeń przez użytkowników. Przedstawię państwu kilka takich wymiarów. Miarą stopnia zadowolenia z systemu są głosy, które docierają do nas, do państwa, w postaci pism i zapytań od poszczególnych starostw. Na początku wdrożenia systemu, przez pierwsze dwa tygodnie, wolumen przetworzonych operacji spadł znacząco. Nastąpiło znaczące obniżenie możliwości wykonywania obowiązków przez starostwa. Częściowo wykonywano operacje na papierze. Później te dane były uzupełniane, czyli z opóźnieniem wprowadzane do systemu.

Potem z perspektywy wolumenu przetworzonych operacji wróciliśmy do poziomu sprzed wdrożenia systemu. Wydawanie dowodów rejestracyjnych obrazuje niebieska linia. Wydawanie pozwoleń czasowych to pomarańczowa linia. Na zbliżonym poziomie było także zamawianie nowych dowodów rejestracyjnych. Z perspektywy przepustowości systemu, liczby przetworzonych danych system wrócił do poziomu sprzed wdrożenia systemu. Mówimy o części Pojazd. W części Kierowcy nic się nie zmieniło.

Kolejny obszar, który podlega porównaniu, to wolumen badań technicznych. Ten obszar również się zmienił. Poprzednio dane były przekazywane w postaci elektronicznej do CEPIK 1.0, ale nie były w czasie rzeczywistym, lecz z opóźnieniem. Teraz każde pobranie danych, jak również zapisanie danych odbywa się poprzez wywołanie usługi oferowanej przez bazę centralną. Przerywana linia pokazuje pewną tendencję co do dnia tygodnia. Ewidentnie na początku i na końcu tygodnia jest więcej badań. W środku tygodnia jest mniej. Kiedy porównamy to z wolumenami, które są teraz rejestrowane, to w tym momencie są one wyższe niż we wrześniu, przed wdrożeniem CEPIK 2.0. Pomarańczowe fragmenty słupków to badania negatywne. Jest to rejestrowane dopiero od 13 listopada. W momencie rozpoczęcia badania jest rejestrowana informacja albo o tym, że badania zostało przerwane, albo że zakończyło się wynikiem negatywnym. Wtedy właściciel pojazdu jest zobowiązany wrócić i wykonać badanie uzupełniające.

Kolejną miarą jest ilość wyprodukowanych dokumentów, ewentualnych odrzuceń, reklamacji. To jest część, za którą odpowiada Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych, która na podstawie danych z ewidencji centralnej za pośrednictwem swoich aplikacji zleca zamówienia dowodów rejestracyjnych. Do końca grudnia ponad 600 tys. dowodów rejestracyjnych zostało wydanych na podstawie danych z CEP. Jeśli chodzi o odrzucenia spowodowane błędami wniosków, był to poziom 8 tys., czyli niecałe 1,5%. Sytuacje, gdy urząd zweryfikował, że otrzymał nie taki dowód, jak zamawiał, czyli z błędami, stanowiły około 100 miesięcznie, czyli poniżej 2 promili całości wyprodukowanych dokumentów.

Inna miara, którą pokazuję, to liczba połączeń na HelpDesk DXC. To jest pierwsza linia, do której zgłaszają się urzędnicy, kiedy stwierdzą błędy w systemie. Posługują się oni aplikacją Pojazd oferowaną przez PWPW. W ramach kontraktu PWPW ze starostwami świadczy pierwszą linię wsparcia. Jak widać, w tym momencie liczba połączeń jest wciąż dość duża. Jakkolwiek jest trend spadkowy, niestety liczba połączeń wynosi ok. 600 dziennie. Przed wdrożeniem CEP był to poziom 200. Powrót do wskaźnika 200-300 byłby pożądanym poziomem.

Przez pierwsze dwa tygodnie wdrożenia systemu był problem z połączeniem się z HelpDesk. To powodowało, że część połączeń była przekierowana na HelpDesk COI, który przyjął część zgłoszeń. Część urzędników nie była w stanie w ogóle zarejestrować zgłoszeń, co spowodowało sporą liczbę korespondencji mailowej i pism z pretensjami, które dotarły do Ministerstwa Cyfryzacji. Temat przepustowości HelpDesk DXC był poruszony wielokrotnie. Zwiększana była obsada. Według mojej wiedzy w tym momencie nie ma problemu z uzyskaniem połączenia, natomiast liczba połączeń wciąż jest wysoka, co oznacza, że urzędnicy nadal diagnozują sporo problemów, z którymi nie są w stanie sami sobie poradzić.

Co do liczby zgłoszeń, żółta linia pokazuje poziom zgłoszeń, który spada, choć nie tak radykalnie, jak byśmy oczekiwali. Zielona linia to zamykane zgłoszenia. Wzrosty obrazują wdrożenie wersji ze znaczącymi poprawkami. Zgłoszenia są zamykane sukcesywnie. Pamiętajmy, że w sumie zostało ich zarejestrowanych ponad 50 tys. Jest to liczba na pewno bardzo wysoka. 55% zgłoszeń zostało zamkniętych. Mamy wciąż ok. 23 tys. otwartych zgłoszeń. Z tego 94% to zgłoszenia w obsłudze przez dostawcę aplikacji SI Pojazd, ok. 6% w obsłudze przez Centralny Ośrodek Informatyki i dotyczy wprost bazy centralnej.

Jeśli chodzi o statystykę ServiceDesk COI, jak państwo widzą, te zgłoszenia w pierwszym okresie również były na wysokim poziomie. Obsada po stronie COI była odpowiednio wysoka – w liczbie prawie 30 osób pracujących jednocześnie. W pierwszych tygodniach zgłoszenia pochodziły ze stacji kontroli pojazdów, które na ostatnią chwilę instalowały certyfikaty i podłączały się do systemu. Po dwóch tygodniach poziom zgłoszeń spadł i pozwolił ograniczyć liczbę osób do 10. Nagłe wzrosty, które państwo widzą na wykresie, to momenty, kiedy po analizie ze strony DXC zgłoszenia są przekazywane do COI jako te, które powinny być naprawione przez Centralny Ośrodek Informatyki. Zdarza się, że niektóre zgłoszenia wracają w wyniku analizy.

Jeśli chodzi o tzw. awarie systemu czy błędy krytyczne, widzą państwo na slajdzie, że w okresie po wdrożeniu mieliśmy trzy awarie systemu. W poszczególnych dniach przez 30, 50, 60 minut było utrudnione użytkowanie całego systemu. Były to chwilowe problemy z infrastrukturą, które po okresach maksymalnie godzinnych były usunięte. Wystąpiły również błędy krytyczne, które klasyfikujemy wówczas, gdy jakaś znacząca funkcjonalność we wszystkich urzędach nie działa – na przykład wydawanie dowodów rejestracyjnych. Błędy były usuwane maksymalnie w ciągu 2 godzin. Od 24 listopada żaden taki błąd już się nie pojawił. Nie było też awarii, która dotykałaby wszystkie urzędy.

Kiedy system został wdrożony, wspólnie z PWPW i DXC i w konsultacji z samorządami dokonaliśmy klasyfikacji najważniejszych problemów do rozwiązania. Wszystkie zgłoszenia zaklasyfikowane jako najpilniejsze zostały rozwiązane. Z listy prawie 70 zgłoszeń zostało 9, nad którymi trwają prace. oczekujemy, że będą rozwiązane w ciągu najbliższych 2 miesięcy.

Jeśli chodzi o liczbę wdrożonych paczek i poprawek, są to zmiany po stronie Centralnej Ewidencji Pojazdów. Jak państwo widzą, sukcesywnie co kilka dni wdrażane są poprawki. W sumie wdrożone zostały 93 poprawki lub zmiany. Część to po prostu zmiany do systemu. Na podstawie obserwacji działania systemu zdiagnozowano, że pewne rzeczy powinny być zaprojektowane inaczej. Jeśli chodzi o aplikację SI Pojazd, od czasu wdrożenia było już 19 nowych wersji, w ramach których dokonano 290 poprawek. Dużo zgłoszeń jest jeszcze otwartych. Spodziewamy się również kolejnych zgłoszeń. Z praktyki wynika, że w tygodniu wydawane są dwie wersje w aplikacji SI Pojazd z różnymi pakietami poprawek. Przy każdej publikacji wersji system informacyjny aplikacji

SI Pojazd informuje użytkowników, jakie zmiany zostały wdrożone, żeby wiedzieli, które sprawy zablokowane wcześniej mogą teraz podjąć dzięki wdrożonej poprawce.

Odnośnie do łączności chciałbym powiedzieć, że już po wdrożeniu zostało zdiagnozowane, iż w niektórych starostwach przepustowość łącz nie była wystarczająca. W ramach analizy, zwłaszcza w dużych miastach, przepustowość została zwiększona. To jest wciąż monitorowane. W przypadku zdiagnozowania problemów są wysyłane prośby do MSWiA bądź do PWPW o podniesienie przepustowości. Łączność między starostwami i delegaturami przekracza możliwości administracji rządowej. To jest w gestii poszczególnych samorządów i wręcz komercyjnych umów, które samorządy zawarły z dostawcami. W tym zakresie w kilku przypadkach staraliśmy się podpowiedzieć czy pomóc zdiagnozować, jakie zmiany są konieczne. Okazywało się, że z racji zwiększonego ruchu na potrzeby CEP łącza w delegaturach były niewystarczające.

Kilka słów odnośnie do wsparcia. Mamy 400 starostw, łącznie w delegaturami prawie 600 punktów, w których są zainstalowane końcówki SI Pojazd do Centralnej Ewidencji Pojazdów. W ramach współpracy z samorządami w początkowym okresie wdrożenia systemu wytypowaliśmy 25 największych urzędów, w których byli przedstawiciele Ministerstwa Cyfryzacji, Centralnego Ośrodka Informatyki, a niekiedy także PWPW i DXC. Na miejscu staraliśmy się pomagać starostwom. Kontakty są też podtrzymywane w kolejnych tygodniach, żeby pomagać w doraźnych sprawach. W przypadku pewnych interwencji bądź pism, które otrzymywaliśmy, w kolejnych tygodniach po wdrożeniu Ministerstwo Cyfryzacji odbywało wizyty i starało się na miejscu wspomóc poszczególne starostwa. Mapę naszych interwencji widzą państwo na ekranie.

Chciałbym przekazać wstępną diagnozę problemów, które postrzegamy jako powodujące wciąż niezadowolenie. Wiemy, że w niektórych urzędach jest spore niezadowolenie z tego, jak działa CEPIK. Niemniej obecnie przeszliśmy z fazy ogólnych problemów przekrojowych do bardziej indywidualnych przypadków poszczególnych pojazdów czy dokumentów. Problemem jest m.in. to, że występują różnice pomiędzy tym, co jest bazie centralnej oraz w bazach lokalnych. Procesy zbudowane w aplikacji SI Pojazd opierają się na bazie lokalnej i tylko w pewnych momentach synchronizują się z bazą centralną. To powoduje, że z racji ustawionej walidacji na bazie centralnej nie wpuszczamy pewnych rekordów do bazy, uważając, że wprowadzane dane są niezgodne z tymi w bazie centralnej. Okazuje się, że z perspektywy urzędnika one są zgodne z bazą lokalną. To są problemy, które staramy się na bieżąco wyjaśniać z PWPW oraz z samorządami.

W tym momencie nie ma funkcji korekty, poprawek w SI Pojazd. Nie była ona przewidziana w aplikacji SI Pojazd. Jakakolwiek ingerencja w dane wymaga formalnego wniosku o aktualizację bazy centralnej. Jest to proces żmudny, trudny, niemożliwy do masowego przeprowadzenia. Prace nad tym będą musiały jeszcze chwilę potrwać. Takie sytuacje, że w indywidualnym przypadku czegoś nie da się zrobić, niestety w najbliższych miesiącach będą się jeszcze zdarzać.

Starostwa zgłaszają, że niektóre procesy trwają dłużej. W pewnych przypadkach proces trwa nawet dwa razy dłużej. W związku z tym tworzą się dłuższe kolejki interesantów. Urzędnicy pracują dłużej, potrzebują na to więcej czasu. Wstępna diagnoza sformułowana została w gronie PWPW, DXC, samorządów. Dziś odbyło się spotkanie w Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych poświęcone temu zagadnieniu. Problem polega na tym, że aplikacja SI Pojazd była zaprojektowana bez udziału Ministerstwa Cyfryzacji i bez udziału samorządów. Sposób zbudowania tej aplikacji powoduje, że w pewnych miejscach odwołanie się do bazy lokalnej jest odwołaniem do bazy centralnej, ale nie przeprowadzono takiego procesu myślowego, że ponieważ dysponujemy bazą centralną, nie warto robić kopii tego samego procesu, który był wcześniej, tylko zmienić źródło danych. To uczyniłoby go bardziej optymalnym.

Dostrzegamy w tym momencie, że w danym procesie wielokrotnie są pobierane dane z Centralnej Ewidencji Pojazdów, urzędnicy muszą pewne rzeczy potwierdzać albo sekwencja wykonania czynności z ich perspektywy nie jest optymalna. Niestety, jest to proces, który wymaga zdiagnozowania czynności, które wydłużyły się najbardziej, a potem ich przeprojektowania i zaimplementowania w systemie, równocześnie w aplikacji SI Pojazd i CEP. Z racji tego, że proces wytwórczy tych dwóch aplikacji był roz-

dzielony i zadbano tylko o to, żeby interfejs się zgadzał, dostawca aplikacji SI Pojazd miał stosunkowo mało czasu, żeby swoją aplikację dostosować. Musiał czekać, aż będzie przygotowana finalna wersja interfejsu po stronie aplikacji CEP.

Mimo że na etapie testów na pewnej podgrupie przypadków testowych zdiagnozowaliśmy, że system nadaje się do wdrożenia, po wdrożeniu okazało się, że grupa przypadków kombinacji danych w bazie lokalnej i bazie centralnej powoduje, że tych operacji nie daje się przeprowadzić. Była konieczność naprawy systemu na produkcji. Co do planowania na przyszłość, musimy zwiększyć bazę tzw. przypadków użycia, które są w testach, wydłużyć testy i przeprowadzić je tak, żeby symulowały dzień roboczy w danym starostwie. Nie należy realizować hipotetycznych scenariuszy, lecz np. takie wykonywane poprzedniego dnia w danym starostwie. Mówię o tym pod kątem kolejnej części, czyli części Kierowca. Doświadczenia części Pojazd spowodowały, że żadna ze stron nie chciałaby, żeby powtórzyły się sytuacje z ostatnich miesięcy.

Wyświetlone są konsekwencje, które na bieżąco podawałem. Ministerstwo Cyfryzacji jako nadzorujące projekt musi mieć wgląd i możliwość weryfikacji tego, jak są budowane aplikacje, które korzystają z bazy centralnej. W procesie projektowania i weryfikacji tego rozwiązania w większym stopniu musimy przewidzieć czas na dłuższe zaangażowanie samorządów, do czego jesteśmy gotowi dołożyć odpowiednie środki z Funduszu CEPIK. Uważamy, że te środki będą dobrze zainwestowane. Chcemy zapewnić udział przedstawicieli starostów, którzy dysponują olbrzymią wiedzą i wspierają wdrożenie obecne i są w stanie wesprzeć kolejny etap.

Usługa – Historia pojazdu działa od dłuższego czasu i pozwala wyświetlać informacje na podstawie numeru rejestracyjnej, daty pierwszej rejestracji. Wyświetlane są dane techniczne, informacje o polisie OC, liczbie właścicieli, czy pojazd nie jest kradziony. Zawiera informacje o tzw. czynnikach ryzyka, czyli czy auto, zanim zostało sprowadzone do Polski, nie zostało zaklasyfikowane jako skradzione, złomowane, powypadkowe, uszkodzone, czy nie służyło jako taksówka, czy nie ma przekręconego licznika. Taka informacja jest dostępna w dotychczasowej funkcji – Historia pojazdu, bez dodatkowego logowania, dla aut zarejestrowanych w Polsce.

Od 15 stycznia dostępna jest również informacja, zanim auto dotrze do Polski i otrzyma numer rejestracyjny. Kiedy obywatel posiada profil zaufany, jest w stanie, logując się, sprawdzić, czy auto nie jest obciążone czynnikami ryzyka. W najbliższym czasie planujemy też usługę Mój pojazd, która udostępni pełne informacje o wszystkich pojazdach danego właściciela.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję panu ministrowi. Gościmy przedstawicieli Komendy Głównej Policji. Zanim przejdziemy do dyskusji, bardzo proszę panów dyrektorów o zabranie głosu. Jak oceniacie funkcjonowanie CEPIK 2.0?

Dyrektor Biura Łączności i Informatyki Komendy Głównej Policji inspektor Przemysław Więcław:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo – inspektor Przemysław Więcław, dyrektor Biura Łączności i Informatyki Komendy Głównej Policji.

Z punktu widzenia technicznego i funkcjonalnego aplikacji związanych z Systemem Rejestrów Państwowych, jak i CEPIK 2.0, Policja wykorzystuje usługi, które są generowane w tych dwóch obszarach. Jeśli chodzi o CEPIK 2.0, to wszystko, co może przekazać Policja, zawiera się w informacji, którą był uprzejmy przekazać pan minister Okoński. Jeśli chodzi o współpracę, zbierane są informacje przez HelpDesk dotyczące zgłoszeń związanych z funkcjonowaniem aplikacji oraz jakości danych. Nie chciałbym zbyt dużo mówić o kwestiach technicznych i informatycznych związanych z funkcjonowaniem tego systemu. Te kwestie zostały ujęte w prezentacji przedstawionej wcześniej.

Poproszę mojego kolegę, dyrektora Biura Ruchu Drogowego o przekazanie krótkiej informacji dotyczącej funkcjonowania ruchu drogowego.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Proszę bardzo, panie inspektorze.

Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP młodszy inspektor Zdzisław Sudoł:

Młodszy inspektor Zdzisław Sudoł – dyrektor Biura Ruchu Drogowego. Panie przewodniczący, szanowni państwo, pan minister przedstawił informację, że występują problemy dotyczące zgodności danych. Jest to zauważalne podczas kontroli na drodze. Jeśli wystąpi niezgodność, korzystamy z procedury usuwania niezgodności. W niektórych przypadkach musimy pisemnie zwracać się do starostw o wyjaśnienie sprawy. W miarę upływu czasu sytuacje ulega poprawie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Protas.

Poseł Jacek Protas (PO):

Panie ministrze, szanowni państwo, dziękuję za wyczerpującą, dokładną informację. Miałem wrażenie, że czasem zbyt szczegółową. Nie wszyscy orientują się w tych niuansach, za wyjątkiem obecnego pana starosty.

Uzyskaliśmy sporo informacji statystycznych. Statystyka ma to do siebie, że można się na niej oprzeć, ale do domu nie zaprowadzi. Interesuje nas problem bieżącej użyteczności systemu, na który czekamy od wielu lat. Czas od rozpoczęcia wdrażania do jesieni ubiegłego roku był bardzo długi. Ten system jest absolutnie niezbędny w XXI wieku, żeby w sposób rzeczywisty i szybki móc na pewne zjawiska reagować i mieć pełen przegląd tego, co się z kierowcami i pojazdami dzieje. Moim zdaniem jest szansa, że będzie to zapobiegać różnego rodzaju patologiom.

Moje pytanie jest następujące. Statystyki pokazywały, że w okresie tuż po rozpoczęciu wdrażania spadła liczba operacji, ale nie w pełni identyfikuje to problem. Najważniejszy dla nas wszystkich jest problem, ile potencjalny klient musi czekać na załatwienie swojej sprawy. Co się dzieje między urzędami, to przeciętnego obywatela średnio interesuje. Obywatela interesuje szybkie załatwienie sprawy.

Oczywiście nikomu nie zabronimy narzekać na pierwszy okres funkcjonowania systemu, ale może nie jest on aż tak ważny. Nie pamiętam, żeby którykolwiek z wdrażanych systemów zaczął funkcjonować doskonale od pierwszego dnia. Jeśli ktoś o takim systemie słyszał, to chętnie podyskutuję. Minął już pewien czas. Pojawia się pytanie, jak często zgłaszane są problemy od strony klienta. Czy nadal system zawiesza, opóźnia pewne czynności? Czy zdarza się, że w ogóle przestaje funkcjonować, co odbija się na jakości i czasie obsługi klienta? Oczywiście skupiam się na obywatelu, ale urzędy również mają kłopoty, jeśli system nie funkcjonuje należycie. Wiadomo, że system działa od listopada. Minęło kilka miesięcy. Jak państwo oceniacie jego działanie dzisiaj?

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Zanim oddam głos panu ministrowi, będę kontynuował wątek poruszony przez pana przewodniczącego Protasa. Panie ministrze, na początku roku miałem okazję odwiedzić swoje rodzinne starostwo powiatowe. Dwa dni temu miałem spotkanie z ministrem Szefernakerem, który także miał okazję odwiedzić starostwo. Pan minister był w sprawie rejestracji, ja zaś wyrejestrowania. Okazało się, że zajęło mu to godzinę dłużej niż mnie. Ja spędziłem dwie i pół godziny w kolejce. Sama obsługa trwała 15 minut. Pani powiedziała mi, że miałem dużo szczęścia, bo gdyby system się zawiesił, to wszystkie operacje trzeba by wykonywać od nowa.

Odpowiadając panu przewodniczącemu – to na pewno trwa za długo. Jeśli czeka się ponad 2 godziny i jest ryzyko, że petent udając się do urzędu, nie załatwi tej sprawy, bo nie z jego winy i nie z winy urzędnika w starostwie coś nie działa, jak trzeba, to elementy takie jak przepustowość, dostawca, MSWiA nikogo już nie interesują. Petent chce załatwić sprawę.

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MC Karol Okoński:

Proszę państwa, jak mówił pan przewodzący Protas, potrzeba stworzenia bazy centralnej jest oczywista. Dodatkowe walidacje, które w tym momencie powodują niestety wydłużenie obsługi bądź pewne komplikacje w rejestracji, służą zapewnieniu odpowiedniej

jakości danych, żeby można było do nich później w jasny, jednoznaczny sposób referować. Obecnie większa część danych jest słownikowana i podlega bardziej skrupulatnym walidacjom niż wcześniej. Pojawiają się ostrzeżenia o konieczności poprawy danych, kiedy walidacji się nie spełni.

Przy dobrze zaprojektowanej aplikacji, spójnej SI Pojazd i bazy centralnej walidacje są znane z góry. Można je tak zaprojektować, żeby poprowadzić użytkownika i uniknąć sytuacji, w których musi się „wstrzelić" we właściwą daną albo w słownik. Są dwa słowniki, które muszą być zsynchronizowane pomiędzy sobą i pomiędzy bazą centralna oraz SI Pojazd. Zgadzam się, że to są szczegóły techniczne, które państwa nie interesują i nie powinny interesować.

Istnieje potrzeba optymalizacji części CEP, bo są pewne procesy trwają dłużej, m.in. dlatego, że bada się, czy istnieje dokument homologacyjny pojazdu w Instytucie Transportu Samochodowego. Jeśli nie istnieje, to trzeba złożyć zamówienie, żeby został wprowadzony do rejestru w ITS. Moim zdaniem potrzebna jest wspólna praca, żeby pewne rzeczy przeprojektować. Oryginalnie zostały one zaprojektowane nieoptymalnie, bo rozłącznie w SI Pojazd i w bazie centralnej.

Mogą państwo zapytać, dlaczego tak się stało. Baza centralna to był projekt realizowany pomiędzy Ministerstwem Cyfryzacji i Centralnym Ośrodkiem Informatyki, zaś SI Pojazd była aplikacją realizowaną na podstawie umowy pomiędzy samorządami a Państwową Wytwórnią Papierów Wartościowych. Oczywiście Ministerstwo Cyfryzacji podjęło się koordynacji tego procesu i upewnienia się, że prace zbiegną się w czasie, natomiast PWPW czy DXC nie było częścią formalną, nad którą Ministerstwo Cyfryzacji miało kontrolę. Po uruchomieniu produkcji okazało się, że niektóre rozwiązania zostały przygotowane nieoptymalnie. Bez zmian w systemie będą trwały dłużej.

Poseł Jacek Protas (PO):

Czy godzicie się państwo na to?

Podsekretarz stanu w MC Karol Okoński:

Nie godzimy się.

Poseł Jacek Protas (PO):

Pan minister podaje dużo szczegółów technicznych, a my chcemy się dowiedzieć, jak działa ten system z punktu widzenia obsługi klienta. Wiemy, że operacja trwa dłużej niż dotychczas. Czy odnotowujecie państwo zawieszanie się systemu na dłuższy czas? Czy pojawiają się przekłamania, błędy? Jakie działania podejmiecie państwo, żeby system z punktu widzenia klienta był dogodniejszy? Widziałem już wiele takich systemów. Wprowadza się je, wydaje wręcz miliardy złotych. Czasem są one korzystne dla administracji publicznej – państwowej bądź samorządowej, ale niekoniecznie przyjazne dla klienta, a tak być nie powinno. Jeśli tak jest, to znaczy, że popełniliśmy wiele błędów. Owszem, kiedyś wprowadzono plastykowe dowody osobiste. Była to nowoczesność w domu i zagrodzie. Wszystko wprowadza się w sposób elektroniczny. Jest tylko jedno „ale". Kiedyś urzędnik to wykaligrafował i wydał dowód, a dzisiaj produkuje się tylko w jednym miejscu i klient musi czekać ileś dni.

Mówi się, że teraz jest świetnie, tylko dla klienta nie jest świetnie. Kiedyś mógł otrzymać dowód osobisty nawet od ręki, a obecnie musi czekać co najmniej 2 tygodnie. Czy te udogodnienia i zdobycze techniki, systemy informatyczne idą w kierunku poprawy jakości usługi dla petenta, czy tylko poprawiają warunki pracy Policji, ministerstwa i starostw powiatowych?

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MC Karol Okoński:

Ponieważ wdrożenie systemu trwało tak długo, implementuje rozwiązanie zaprojektowane kilka lat temu. Było ono w jakimś stopniu korygowane, ale na poziomie bazy centralnej, a odzwierciedlane potem przez innego dostawcę w SI Pojazd. Co do zawieszania się systemu, baza centralna od 22 października nie notuje takich przypadków. Jeśli chodzi o poszczególne starostwa, mogą się zdarzyć czasowe problemy spowodowane bra-

kiem wydajności serwera zainstalowanego w urzędzie. Z mojej wiedzy wynika, że takie sytuacje są rzadkością dzięki realizacji zaleceń wydanych przez PWPW odnośnie do prac konfiguracyjnych.

Czy klient czeka długo na załatwienie sprawy? W przypadku pana przewodniczącego trwało to 15 minut, ale musiał czekać dwie i pół godziny, bo prawdopodobnie przed nim trafił się klient, któremu trzeba było poświęcić półtorej godziny. Niestety, mamy wciąż bardzo dużo pojedynczych przypadków poszczególnych klientów, gdy pewna kombinacja danych wymaga jeszcze korekty systemu, albo z powodu rozbieżności pomiędzy bazą lokalna a centralną wymaga dodatkowej pracy administracyjnej związanej z wyrównaniem tych baz.

Tak nie może być. Zgadzam się z panem przewodniczącym Protasem, że bezwzględnie system powinien być dla obywatela. Odbywają się spotkania w układzie: samorządy – PWPW – dostawca – Ministerstwo Cyfryzacji, które mają poprawić procesy trwające najdłużej oraz wyeliminować rozbieżności w danych. To są dwa najważniejsze zdiagnozowane problemy. Jeśli chodzi o optymalizację, powiem wprost, że zajmie nam to jakiś czas, gdyż wymaga zaprojektowania i wdrożenia. Co do eliminowania rozbieżności danych, sukcesywnie i stopniowo będą one eliminowane.

Poseł Jacek Protas (PO):

Panie ministrze, czy system uda się poprawić?

Podsekretarz stanu w MC Karol Okoński:

Tak. Po prostu musimy go poprawić i to jak najszybciej. Zgadzam się z panem, że finalnej opinii o systemie nie przesądzają statystyki, tylko oceny poszczególnych osób. Chcemy zdjąć odium z tego projektu.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Panie ministrze, ile do dzisiaj kosztował projekt CEPIK i ile jeszcze wymaga środków, żeby zaczął funkcjonować efektywnie? Słyszałem o kwocie 1 mld zł. Poproszę o informację w tej sprawie.

Podsekretarz stanu w MC Karol Okoński:

Umowa zawarta pomiędzy Ministerstwem Cyfryzacji, a wcześniej Ministerstwem Administracji i Cyfryzacji, z Centralnym Ośrodkiem Informatyki opiewała po kolejnych aneksach na 150 mln zł. Moim zdaniem trzeba doliczyć koszty infrastruktury. W sumie jest to koszt pomiędzy 200 a 300 mln zł. Z racji dodatkowych prac, które będą musiały być prowadzone, zakładamy, że kolejne kilkadziesiąt milionów trzeba będzie wydatkować. Będziemy starać się minimalizować tę kwotę. Dokładna kwota będzie uzależniona od modelu wdrożenia drugiej części – CEK. Część Kierowca jest zakontraktowana. Po doświadczeniach z częścią Pojazd wiemy, że o niektóre zadania musimy ten projekt poszerzyć, bo w przeciwnym wypadku zderzymy się z tymi samymi problemami, które mieliśmy teraz. Zatem nie jest to miliard złotych.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Jest z nami pan starosta Bednorz. Czy pan chciałby zabrać głos? Proszę bardzo.

Starosta powiatu bieruńsko-lędzińskiego, członek zarządu Śląskiego Związku Gmin i powiatów Bernard Bednorz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze. Bernard Bednorz – starosta bieruńsko-lędziński. Reprezentuję 17 powiatów ziemskich woj. śląskiego, czyli wszystkie. Oczywiście nie mamy pretensji, że system kuleje. Do 14 listopada wszystko było realizowane w starym systemie CEPIK 1.0 i nie było problemów. Reprezentuję mały powiat, mamy filię. Wszystko działało bezboleśnie. W ogóle nie było kolejek. Dzisiaj jest to poważny problem. Podam prosty przykład. Następuje wymiana nazw ulic. Firma transportowa musi przerejestrować samochody. Czasami ma 100-200 samochodów w bazie. Przedsiębiorca, który prowadzi działalność gospodarczą, z tego żyje. Nie mogę mu odmówić przerejestrowania samochodów czy przeniesienia. To samo dotyczy firm wynajmujących samochody.

Nie mamy pretensji. Wystarczyłoby nam starostom podać termin usunięcia usterek. Wtedy poradzę sobie z ludźmi. Dla mnie to nie jest problem. Przedstawię konkretne problemy, żebyście państwo wiedzieli, jak to działa w terenie. System trzeba wdrożyć, co wymaga czasu i pieniędzy. Prezentacja pana ministra objęła okres do 13 stycznia. Informuję, że 18 stycznia z mojego powiatu wysłałem 100 zamówień na wyprodukowanie dowodów rejestracyjnych. Zwrócono mi to, zwracając uwagę na błędy, ale nie wskazując, jakie to błędy. Odesłano mi z powrotem, nie wskazując, jakie popełniono błędy. Jak mogę coś poprawić, jeśli nie wiem, jaki błąd popełniłem? Ze 100 zamówień ujętych w paczce trzeba zrobić 100 paczek pojedynczych. To jest pracochłonne.

Przedstawię konkretne problemy. Proszę państwa, od 13 listopada nie ma możliwości czasowego wycofania pojazdu z ruchu oraz przedłużenia czasowego wycofania, jak również ponownego dopuszczenia pojazdu do ruchu po czasowym wycofaniu. Mówię to w imieniu samorządów powiatowych i starostw, gdyż reprezentuję Śląski Związek Gmin i Powiatów. Reprezentuję praktycznie wszystkie starostwa ziemskie woj. śląskiego.

Nie ma możliwości dokonania czasowej rejestracji na wniosek właściciela w celu dojazdu na badania techniczne – tzw. tablice tymczasowe i pozwolenia czasowe. Nie ma możliwości przywrócenia pojazdu do ruchu na stałe numery rejestracyjne po rejestracji czasowej. Kiedyś załatwiało się to w ciągu kilka dni. Był dowód tymczasowy. Nie było problemu. Teraz ludzie kupują samochody, chcąc wyjechać za granicę na wczasy, a nie mogą wyjechać, bo nie ma takiej możliwości przy dowodzie tymczasowym. Nie ma możliwości, żeby przedłużyć czasową rejestrację, gdyż jest okres ważności wynosi 30 dni.

Brak możliwości rejestracji pojazdu na nowego właściciela, jeśli pojazd był dotychczas zarejestrowany na czarnych tablicach. Nie można wprowadzić danych dotyczących pojazdu – np. pełnej nazwy modelu pojazdu, adnotacji o emisji spalin. Przy zamówieniach pojazdów do ITS brak jest możliwości zaakceptowania zamówienia, co powoduje opóźnienia w zamówieniu dowodów rejestracyjnych PWPW. Po rejestracji niektórych pojazdów inne dane zapisują się w bazie lokalnej, a inne w Centralnej Ewidencji Pojazdów. Niektórych pojazdów w ogóle nie da się zweryfikować w systemie CEPIK. Mamy złożone wnioski o rejestrację pojazdów fabrycznie nowych sprowadzonych z zagranicy i wnioski o przerejestrowanie pojazdów z czarnych tablic na białe, których nie da się zarejestrować i zamówić dowodu rejestracyjnego.

Nie można usunąć nieaktualnych danych urzędowych. Czasami samochód jest zarejestrowany na dwie osoby. Jedna z nich przychodzi przerejestrować. Okazuje się, że zmarł współwłaściciel, a nie ma możliwości, żeby to skorygować, więc muszę wydać dowód rejestracyjny również na zmarłego ojca. Występują problemy przy zamówieniu wtórnika dowodu rejestracyjnego. Brak możliwości przekazania danych o rejestracji do systemu CEPIK po zarejestrowaniu pojazdu w trybie awaryjnym. W związku z tym nie można złożyć zamówienia na dowód rejestracyjny. Brak możliwości dokonania korekty w systemie CEPIK.

Mamy naprawdę bardzo dobry zespół. Panie są doskonale wykształcone informatycznie i są w stanie każdą daną skorygować, poprawić. Może przydałoby się trochę więcej zaufania do urzędów. Ponoszę odpowiedzialność za niewłaściwe wydanie dokumentów. Sprawa jest do przemyślenia. Jesteśmy w stanie od ręki coś poprawić. Mam na myśli np. wykreślenie nieszczęsnego nieboszczyka jako współwłaściciela.

Podam przykład pojazdu przerejestrowanego do Mikołowa z Pszczyny, który istnieje równocześnie w dwóch bazach – zarówno w starostwie w Pszczynie, jak i w Mikołowie. Nie następuje automatyczne wyrejestrowanie pojazdu.

Zgłaszamy te wszystkie uwagi na HelpDesk, ale nie widzimy żadnej reakcji. Jak państwo myślą, dlaczego jestem jedynym starostą na tej sali? Po prostu chciałem państwu przekazać te informacje. System musi działać. Przyjechałem, żeby przedstawić najistotniejsze problemy. Reprezentuję samorząd kilkunastu powiatów dobrze działających, o dużej populacji. Tam jest bardzo duży obrót, jeśli chodzi o rejestrację samochodów. Nie będę wypowiadał się na temat Źródła, bo to jest kompetencja wójtów, burmistrzów. Mogę natomiast sformułować uwagi w odniesieniu do CEPIK 2.0. Przekazałem najistotniejsze problemy.

Jeśli pan minister sobie życzy, mogę to przetransferować. Jestem członkiem Związku Powiatów Polskich, w zarządzie Śląskiego Związku Gmin i Powiatów, wiceprzewodniczącym Konwentu Starostów Śląskich. Możemy na pana ręce czy jakiejś odpowiedzialnej komórki przesyłać informację. Możemy przeprowadzić monitoring we wszystkich powiatach przez najbliższych kilka bądź kilkanaście dni. Problemy, które wskazałem, powtarzają się we wszystkich starostwach. Z Policją nie mamy problemu, gdyż odbiera dane z systemu. Problem, co wprowadzę do CEPIK, spoczywa po mojej stronie. Odpowiadam za całą bazę funkcjonującą w CEPIK. Trzeba zastanowić się, jak to poprawić. Reprezentuję urzędnika najbliższego obywatelowi, również wyborcy. Jeśli powiem, że system będzie działał od 1 kwietnia, on w to uwierzy. Biorę to na siebie, ale potrzebujemy takiej deklaracji.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Panie ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MC Karol Okoński:

Panie starosto, te uwagi są niezwykle cenne. Dziękuję, że się pan pofatygował i zechciał przyjechać. Jestem członkiem komisji wspólnej, więc rozmawiam ze starostami i wymieniamy opinie. Zdaję sobie sprawę, że w niektórych starostwach sytuacja jest trudna. Jestem na tyle zaangażowany w temat, że kojarzę niektóre z tematów, które pan wymienił. Niektóre są zaplanowane do poprawy. O niektórych słyszę natomiast po raz pierwszy. Albo problem z jakichś przyczyn nie został zdiagnozowany jako powtarzający się i do nas nie dotarł, dlatego może mieć niższy priorytet, albo sedno sprawy tkwi gdzie indziej i problem został zaklasyfikowany jako związany z czymś innym. Będziemy w stanie to zweryfikować. Mogę zadeklarować, że najlepiej będzie zorganizować wizytę do pana starostwa. Przedstawiciele Ministerstwa Cyfryzacji oraz DXC zobaczą na żywym organizmie, jak to działa.

Bardzo proszę o przekazanie tej listy – teraz w formie papierowej bądź w postaci elektronicznej. Możemy wymienić się wizytówkami. Naszym celem jest to, aby podać z wyprzedzeniem pewne deklarowane terminy naprawy, co pozwoliłoby uspokoić emocje i zaplanować obsługę klienta. W niektórych przypadkach już znamy te terminy, w innych są one w trakcie ustalania.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Wprawdzie pan minister nie zadeklarował żadnego terminu, ale proponuję, żebyśmy wrócili do tego tematu jeszcze przed końcem I półrocza i ponownie, może w szerszym gronie, przeanalizowali, sytuację. Przekonamy się, jakie są efekty. Będziemy mieli dzisiejszy punkt wyjścia i zobaczymy, co udało się poprawić. Liczę, że kontakty związku z ministerstwem będą jeszcze bliższe i wyciągnięte zostaną mądre wnioski.

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MC Karol Okoński:

Chciałbym uniknąć wrażenia, że posługując się statystykami, rozbudowaną prezentacją próbuję stworzyć równoległą rzeczywistość. Proszę państwa, mamy regularne kontakty ze starostwami. Pozostaję w kontakcie z Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Kierowników Wydziałów Komunikacji, panią prezes Kaniewską, z Unią Metropolii Polskich, ze Związkiem Powiatów Polskich, Związkiem Miast Polskich. Proszę mi wierzyć, że słuchamy i jesteśmy w kontakcie ze wszystkimi stowarzyszeniami i bezpośrednio z urzędami. Odbieramy telefony i wizytujemy.

System działa, ale wiele jest jeszcze do poprawy. Informacje z linii frontu pozwalają nam najlepiej określić priorytety.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Jeżeli nie ma więcej pytań, dziękuję za przybycie.

Zamykam posiedzenie Komisji. Do zobaczenia.